

© М.Т. КРЮЧКОВ, А.А. КОНОВ

AKonov@hist.usurt.ru

УДК 625.1(09) К64

НОВОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА УРАЛЕ И В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1956–1991 ГОДАХ

АННОТАЦИЯ. В статье рассматривается проблема нового железнодорожного строительства на Урале и в Западной Сибири в 1956–1991 годах. Исследованы новые технологии транспортного строительства в районах с неблагоприятными природно-климатическими условиями. Сделан вывод о решающем значении построенных линий для освоения Севера.

SUMMARY. The article discusses the problem of railway construction in the Urals and in Western Siberia in 1956–1991. The new technologies of transport construction in the regions with unfavourable natural and climatic conditions are investigated in the article. The author makes a conclusion on the importance of constructed railways for North development.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Новое железнодорожное строительство, магистраль, станция, рельеф.

KEY WORDS. Railway construction, main line, railway station, relief.

С середины 1950-х по 1991 гг. на железнодорожном транспорте СССР проводились масштабные работы по капитальному строительству и сдаче новых производственных объектов в эксплуатацию. В «Директивах по Шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956–1960 гг.» указывалось: «Построить примерно 6500 километров новых железных дорог, или в 2,1 раза больше, чем в пятой пятилетке. Преобладающая часть этих работ будет сосредоточена на дорогах Сибири, Урала и на выходах в европейскую часть СССР, где концентрируются огромные грузовые потоки» [1]. Железнодорожное строительство было нацелено на освоение максимального грузооборота путем увеличения провозной и пропускной способности дорог.

В отечественной литературе нет единого и всесторонне обоснованного мнения о стратегии железнодорожного строительства на Урале. В своей книге «Урал» И.В. Комар указывал, что новое железнодорожное строительство на Урале в данный период было тесно связано с освоением крупных источников сырья, топливных баз, лесных массивов, районов залежных земель. Второй целью проводившегося на Урале железнодорожного строительства, по мнению И.В. Комара, являлось усиление сети широтных линий [2].

Уральский историк Г.А. Литовченко отмечал в ряде своих монографий еще одну цель строительства новых железнодорожных линий на Урале — усиление транспортных связей промышленных районов края с железнодорожными узлами, разгрузка существующих железнодорожных линий края и улучшение про-

пусковых способностей ряда железнодорожных узлов Урала. Так, линия Кизел-Пермь (сдана в эксплуатацию в 1957 г.) строилась для усиления транспортных связей Кизеловского и Соликамско-Усольского промышленных районов с Пермским железнодорожным узлом, обеспечивала кратчайший выход Кизеловского угля и продукции Соликамского промышленного района и разгружала существующую линию Кизел-Чусовская-Пермь. В 1962 г. сдана в эксплуатацию линия Пермь-Сортировочная-Левшино. Линия намного улучшила пропускные способности Пермского узла. Построенная на линии станция Кабельная обеспечила транспортное обслуживание крупнейшего в Европе Камского кабельного завода [3].

Начальник службы движения Свердловской дороги С.Н. Варгин в своем письме в областной комитет Коммунистической Партии Советского Союза в начале 1964 г. так определял цель нового железнодорожного строительства на Урале: «Большие запасы ценнейшего леса, острая потребность народного хозяйства в освоении северных районов определили на Среднем и Северном Урале ряд предложений по строительству новых железнодорожных линий протяжением 200–400 км, а в некоторых направлениях и больше» [4].

Ветеран труда, почетный железнодорожник Д.В. Вязигин посвятил строительству дороги Ивдель-Обь целую главу в своих воспоминаниях. Д.В. Вязигин рассказывает о том, что дорога Ивдель-Обь вела не только к ценному таежному лесу, но и к богатым месторождениям газа и нефти. Он подробно описывает, как по новым участкам железной дороги Ивдель-Обь, еще до сдачи их в постоянную эксплуатацию, везли тысячи тонн труб большого диаметра на газовые и нефтяные трассы [5].

По мнению историка В. Колобова, само рождение Южно-Уральской железной дороги связано с созданием Урало-Кузбасского промышленного района, с необходимостью обеспечить перевозки грузов для новых промышленных комплексов [6].

Исследователь И.В. Волохович — один из авторов книги «Инженеры путей сообщения» — связал рождение Южно-Уральской магистрали со строительством в 1933–1934 гг. железной дороги Каргалы-Магнитогорск. Дорога должна была соединить возводившийся Магнитогорский металлургический комбинат с промышленными и сельскохозяйственными районами страны, обеспечить доставку на строительную площадку Магнитки различных материалов, оборудования, рабочих, инженеров и техников. Стройка шла ударными темпами, земляные работы вели вручную [7].

Делаем вывод, что новое железнодорожное строительство на Урале с самого начала носило многоплановый, многофункциональный характер, а не только служило питательными артериями для индустриальных гигантов.

Приоритетной целью нового железнодорожного строительства на Урале было поддержание связи Центра с промышленными районами и обеспечение связи с целинными и залежными землями Южного Урала и Казахстана, Красноярского края, Новосибирской и Омской областей, Оренбуржья. С 1959 г. на первый план выступило обеспечение транспортной связи промышленных районов страны с железнодорожными узлами и источниками нефтяного сырья, руд и других полезных ископаемых.

Освоение целинных и залежных земель стартовало в условиях явно недостаточно развитой и крайне слабой по своей мощности сети дорог в целинных районах. Поэтому в шестом пятилетнем плане развития народного хозяйства страны на 1956-1960 гг. ставилась задача: «...Построить 935 километров железных дорог узкой колеи в районах освоения целинных и залежных земель» [8].

За 1954-1960 гг. в районах освоения целинных и залежных земель построено и введено в эксплуатацию 3073 км новых железных дорог. В 1961 г. было построено еще 567 км новых железных дорог. Строительство новых линий, связавших с сетью железных дорог глубинные районы Казахстана, Сибири, Урала и Заволжья, сыграло решающую роль в обеспечении вывоза зерна из совхозов и колхозов этих районов и завоза в них сельскохозяйственных машин, горючего и стройматериалов.

Одной из первых началось строительство железной дороги Утык-Пески-Целинные протяженностью 263 км. Железнодорожная магистраль прошла через Курганскую, Кустанайскую, Северо-Казахстанскую и Кокчетавскую области. В тяжелых условиях зимы строительные бригады развернули работу на рубке просек в направлении трассы дороги, разработали карьеры для взятия из них грунта. К началу уборки урожая 1956 года строительство дороги было завершено, начались перевозки целинного хлеба. Кроме того, за одиннадцать лет (1954-1965 гг.) личный состав железнодорожных войск 30-й Краснознаменной железнодорожной бригады выполнил большой объем работ на строительстве вторых путей между Курганом и Свердловском.

Освоение целины послужило серьезным стимулом к развитию железнодорожных путей сообщения и созданию новых экономических районов. В итоге всей целинной кампании к 1963 г. сформировалось направление Средне-Сибирской магистрали на участке Тобол-Камень на Оби протяженностью 1320 км.

Как уже было отмечено выше, с 1959 г. на первый план в новом железнодорожном строительстве выступило обеспечение транспортной связи промышленных районов страны с железнодорожными узлами и источниками нефтяного сырья, руд и других полезных ископаемых. Если проследить за географией железнодорожного строительства в 1960-е гг., то видно, что оно стремится на восток и север, в богатые полезными ископаемыми и лесом районы тайги и тундры. В 1965-1978 гг. сооружены и сданы в постоянную эксплуатацию магистрали Ивдель-Обь (около 400 км), Тавда-Сотник (протяженностью 186 км) и Тюмень-Сургут (700 км). В 1979-1989 гг. вступили в строй действующих магистрали Сургут-Уренгой (протяженность 578 км), Сургут-Нижневартовск (215 км) и другие линии.

Районы Урала и Западной Сибири, где были построены все эти железные дороги, характеризовались природными и климатическими факторами, которые существенно осложняли проектирование и строительство железных дорог. К числу таких факторов можно отнести следующие.

1. Широкий диапазон изменения температур — низкие зимние температуры и высокие летние. В частности, при наступлении холодов грунты под железнодорожное полотно промерзали на глубину до 3 м.

2. Большое количество осадков, особенно в летний период. При низком уровне испарения это приводило к переувлажнению грунтов, образованию

и широкому распространению болот. Полное отсутствие дренирующих грунтов, гравия и песка для приготовления бетона, а также камня.

3. Чрезвычайная сложность гидрографической сети. Северный Урал и Западная Сибирь покрыты бесчисленным количеством озер и болот, больших, средних и малых рек с очень малыми уклонами и широкими плоскими поймами.

4 ноября 1967 г. завершено строительство линии Тавда-Сотник. За шесть лет в сложнейших условиях протянута рельсовая колея со всем ее обустройством, построены 45 мостов, 29 водопропускных труб, а также 6 станций, три разъезда, 50 служебных зданий, 100 капитальных жилых домов. Основное назначение линии — обеспечить вывоз леса. Однако прокладка трассы Тавда-Сотник стала «генеральной репетицией главного броска на Север». В ходе строительства этой дороги были разработаны и усовершенствованы методика и принципы строительства линий в экстремальных природных условиях, найдены оптимальные способы применения строительных материалов и техники. Трасса Тавда-Сотник послужила серьезной практической школой для отечественных проектировщиков и строителей [9].

В конце 1963 г. было принято постановление Совета Министров СССР «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области». 11 декабря 1969 г. ЦК КПСС и Совет Министров обязали Министерство путей сообщения и Министерство транспортного строительства обеспечить ввод в действие железнодорожных линий Тюмень-Сургут и Сургут-Нижневартовск-Стрежевое [10].

Выбор трассы Тюмень-Тобольск-Сургут был продиктован следующими обстоятельствами. Во-первых, данный вариант трассы представлялся наиболее экономичным и рациональным, так как трасса примыкала к существующей сети вблизи Тюмени — крупнейшего транспортного узла, через который проходил основной поток грузов с Урала и из центра страны. Во-вторых, перспектива промышленного развития Тобольска, расположенного вблизи богатейших нефтяных месторождений. Рельеф способствовал беспрепятственному росту города, строительству крупных нефтехимических и лесопромышленных комплексов, верфи, крупных механических мастерских, ремонтного завода. В-третьих, выбранный вариант дороги имел перспективу дальнейшего развития на север: через Уренгой, Игарку в Норильск и на восток — в нефтегазоносные районы Томской и восточной части Тюменской областей, что способствовало созданию Северо-Сибирской магистрали.

На участках трассы, где ощущался недостаток в грунтах, пригодных для возведения земляного полотна, способом гидромеханизации были намыты бунты песка со дна озер и рек. В результате сократилась дальность транспортировки песчаного грунта и снизилась стоимость работ. В 1967 г. на трассе построен мост через Тавду и уложена линия Тюмень-Тобольск (более 200 км). В марте 1969 г. построен мост через Иртыш и поезда пошли на правый берег Иртыша. В марте 1971 г. рельсовая колея дотянулась до станции Демьянской. В июле 1975 г. открыт для движения двухкилометровый мост через Обь возле Сургута — крупнейший мост не только на трассе, но и в стране. 28 декабря 1977 г. министр путей сообщения подписал приказ о включении новой линии

Тюмень-Тобольск-Сургут в состав Свердловской железной дороги и организации Сургутского отделения дороги [11].

13 февраля 1980 г. вышло постановление Совета Министров СССР «Об ускоренном развитии Уренгойского газонефтеконденсатного месторождения». Строительство дороги Сургут-Уренгой было объявлено ударной комсомольской стройкой. Чтобы выровнять осадку земляного полотна, предупредить продавливание грунта в основании и его деформацию от морозного пучения, строители начали применять здесь нетканый синтетический материал — геотекстиль. Прочный и эластичный, с большой водопроницаемостью, он выполнял функции армирующего и дренирующего элемента. На него отсыпался промерзший грунт. Благодаря этому земляное полотно становилось устойчивым, и не было подвержено деформации.

10 ноября 1984 г. во временную эксплуатацию принята железнодорожная линия Коротчаево (Уренгой)-Новый Уренгой, 27 июня 1986 г. открыто рабочее движение поездов по маршруту Новый Уренгой-Озерная протяженностью 214 км. Далее строители потянули линии к Пангодам, Старому Надыму и Ямбургу, что являлось логическим продолжением Сургутского отделения Свердловской железной дороги. Конечная цель — крупнейшее Ямбургское газовое месторождение.

Условия строительства в районах Крайнего Севера оказались еще более суровыми, чем на западе Сибири. Проходя в зоне вечной мерзлоты, железнодорожная линия Ягельная-Ямбург длиной 236 км пересекала пять крупных притоков реки Пур, полсотни речек и ручьев. Район строительства характеризовался суровым континентальным климатом с холодной продолжительной зимой, коротким прохладным летом, недолгими весной и осенью, непродолжительным безморозным периодом. В этих условиях на линии Ягельная-Ямбург было выполнено более 13 млн. м³ земляных работ, возведено 329 искусственных сооружений, включая один большой мост, 35 однопролетных железобетонных мостов и 141 металлическую гофрированную трубу [12].

Однако, по решению правительства СССР, весной 1989 г. финансирование сооружения всех новых участков на севере Сибири было прекращено. Страна, охваченная экономическим и финансовым кризисом, уже прощалась со своим прошлым — советской системой хозяйствования. Общая длина незавершенных линий составила 421,2 км. Вопросы продолжения строительства неоднократно обсуждались на всех уровнях, в том числе и правительством России. Но принимаемые решения не выполнялись. Подведем ряд итогов.

1. В 1956-1980-е гг. уральскими и сибирскими строителями-железнодорожниками решена труднейшая задача, не имевшая аналогов в мировой практике, требовавшая сложных инженерных решений, мужества всех участников этой стройки — проложена тысячекилометровая железная дорога через болота, урманы, малые и большие реки в местах, где не ступала нога человека. Тысячи строителей проявили высочайшее профессиональное мастерство, завидное упорство, непреклонную волю к победе.

2. В середине 1950-х по 1991 гг. наибольший объем строительных работ на железнодорожном транспорте страны, так или иначе, был связан с железнодорожными коммуникациями Урала и Западной Сибири. Два основных фактора — Урал как опорная индустриальная база СССР и Урал как транзит-

ное пространство между западными и восточными районами СССР, — постоянно требовали укрепления железнодорожных коммуникаций края за счет строительства новых линий и вторых путей.

3. Новые железнодорожные линии позволили освоить 400 нефтяных и газонефтяных месторождений на территории Ханты-Мансийского автономного округа и 90 триллионов кубометров газа на Ямале. Никакой другой вид транспорта не мог взять на себя такой объем грузоперевозок в суровых климатических условиях.

4. Новое строительство оказало влияние на формирование социально-культурной сферы железнодорожного транспорта Урала.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. XX съезд Коммунистической Партии Советского Союза. 14-25 февраля 1956 г. Стенографический отчет. М.: Госполитиздат, 1956. Т. 2. С. 466.
2. Комар И.В. Урал: Экономико-географическая характеристика. М.: Наука, 1959. С. 309-316.
3. Литовченко Г.А. Полвека работы, поисков и свершений пермских железнодорожников. Пермь: Пермское книж. изд., 1996. С. 24-25.
4. Центр документации общественных организаций Свердловской области. Ф. 376. Оп. 2.Ед. хр. 153. Л. 31-32.
5. Вязигин Д.В. Ворота Северного Урала. Серов: ДНТБ СВЖД, 1978. С. 78.
6. Колобов В. Золотой Юбилей магистрали: ЮУЖД — 50 лет // Гудок. 1984. 26 июля.
7. Инженеры путей сообщения / Под ред. В.Г. Ряскина, С.В. Любимова. М.: Путь-пресс, 2003. С. 114-122.
8. XX съезд Коммунистической Партии Советского Союза. 14-25 февраля 1956 г. Стенографический отчет. М.: Госполитиздат, 1956. Т. 2. С. 466.
9. Лукьянин В.П. Больше века на службе России. Екатеринбург: СВ-96, 1998. С. 254-255.
10. Патранова В.В., Цареградская Л.В. Линия нашей судьбы. 25 лет Сургутскому отделению Свердловской железной дороги. Сургут: Северо-Сибирское региональное книжное издательство, 2003. С. 70-71, 77, 185.
11. Савченко Г.Х. Дорога Тюмень-Сургут // Железнодорожный транспорт. 1975. № 8. С. 45-48.
12. Марченко А. «Тюменьстройпуть» — 50 лет. История строительства линии Тюмень-Сургут // Транспортное строительство. 1999. № 6. С. 6-9.